

**IMPACTO DAS INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE NA COMERCIALIZAÇÃO
AGRÍCOLA: O caso do distrito de Matutuíne**

Estudante: Marcelo Macedo António de Imaculada

Trabalho de Licenciatura em Economia

Faculdade de Economia

Universidade Eduardo Mondlane

Maputo, Setembro de 2010

Declaração

Declaro que este trabalho é da minha autoria e resulta da minha investigação. Esta é a primeira vez que o submeto para obter um grau académico numa instituição educacional.

Maputo, ____ de _____ de 2010

Marcelo Macedo António de Imaculado

Aprovação do Júri

Este trabalho foi aprovado com ____ valores no dia ____ de _____ de 2010 por nós, membros do Júri examinador da Universidade Eduardo Mondlane.

(Presidente)

(Arguente)

(Supervisor)

ÍNDICE

Índice de tabelas.....	iv
Índice de gráficos.....	iv
Dedicatória.....	v
Agradecimentos.....	vi
Lista de siglas e abreviaturas.....	vii
Resumo.....	ix
CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO.....	1
1.1 Contextualização.....	1
1.2. Problema de Pesquisa.....	2
1.3. Hipóteses.....	3
1.4. Objectivos.....	3
1.4.1 Objectivo Geral.....	3
1.4.2. Oobjectivos Específicos.....	3
1.5. Justificativa.....	3
1.6. Estrutura do trabalho.....	5
1.7. Metodologia.....	6
1.7.1. Variáveis de análise.....	7
CAPÍTULO II: REVISÃO DE LITERATURA.....	8
2.1. Infra-estrutura.....	8
2.1.1. Infra-estrutura de Transporte.....	9
2.2. Comercialização agrícola.....	12
2.2.1. Conceitos de Comercialização.....	12
2.3. Lucro do Agricultor e a distância deste em relação ao mercador consumidor.....	12
a) Teoria de Estado Isolado-Von Thünen (1783-1850).....	12
2.4. Infra-estruturas de transporte, sector agrícola e a comercialização agrícola.....	13

2.5. Exemplo do impacto económico das infra-estruturas de Transporte	14
CAPITULO III: ESTRADAS E COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA EM MOÇAMBIQUE.....	16
3.1. Antecedentes	16
3.2. O Programa de Estradas	17
3.3. Comercialização agrícola em Moçambique	19
3.3.1.Cadeia de valor da comercialização agrícola.....	19
a) Produção	19
b) Escoamento e Armazenamento.....	20
c) Processamento	20
e) Mercado Interno.....	21
f) Mercado Externo	21
3.3.2. Principais intervenientes da comercialização agrícola.....	24
CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO DO CASO.....	25
4.1. Distrito de Matutuíne	25
4.2Características económicas do Distrito	25
4.3. Situação da comercialização agrícola no Distrito de Matutuíne.....	27
4.4. Vias de Acesso e sua Classificação.....	29
5. Apresentação e Discussão dos resultados da Pesquisa	31
5.1. Medidas tomadas pelo Governo local com vista a melhorar os índices de comercialização agrícola e resultados esperados das mesmas.....	35
CAPÍTULO V: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	37
6.1. Conclusões	37
6.2. Recomendações.....	38
6.3. Limitações da Pesquisa	38
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	39
I ANEXOS	42

Índice de tabelas

Tabela 1: Comparação dos custos das exportações (Brasil/EUA para Xangai).....	15
Tabela 2: Vias de Acesso e sua Classificação.....	29
Tabela 3: Meio de transporte usado/Frequência de uso/Número de respondentes, Matutuíne-2010.....	31
Anexo 1-Tabela 4: Rede de Estradas na Província de Maputo e no País, 2004, 2005, 2006.....	42
Anexo 2- Tabela 5: Camponeses entrevistados, Matutuíne-2010.....	42
Anexo 4-Tabela 6: Principais culturas produzidas e comercializadas no distrito de Matutuíne, 2010.....	44
Anexo 5- Tabela 7: Resumo das respostas dadas pelos camponeses entrevistados, Matutuíne-2010	45

Índice de gráficos

Gráfico 1: Culturas que entram no circuito de comercialização	28
Gráfico 2: Estado das estradas.....	30
Gráfico 3: Disponibilidade de transporte	30
Gráfico 4: Factores que elevam os custos de transporte	33

Dedicatória

À memória do meu pai, António Nataniel, do meu avô, Osório e da minha avó, Celina Lucas Borges,

Que Deus os tenha.

Agradecimentos

A Deus, o qual devo toda e única honra, glória e louvor.

Um agradecimento especial a minha mãe, Elvira Osório, pelos anos de esforço e dedicação em me educar como um ser humano com carácter, ética e honestidade.

De igual modo às minhas adoráveis irmãs, Belmira e Amélia, por acreditarem e apoiarem a minha luta académica.

Aos meus amigos do curso, Nunes Sinoia, Hélder David, António Guilherme, José Cardoso, Mauro Fernandes, pelo companheirismo exercido de forma gratuita desde o início desta batalha até ao momento da elaboração do presente trabalho.

A todos aqueles que de forma directa ou indirecta contribuíram para a minha formação e na elaboração do presente trabalho, em especial, o Ximene, que me acolheu em sua casa durante os dias do estudo de campo.

Enfim, agradeço imensamente ao meu tutor, Dr. Elias Mataruca, não só pelo conteúdo e experiências académicas comigo compartilhadas, mas principalmente pela pessoa que ele é que de forma incansável e paciente me incentivou nos momentos de dificuldade e ajudou a seguir os caminhos académicos e científicos sem se esquecer dos valores éticos. O agradecimento é extensivo a todo corpo docente da Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane por terem contribuído para a minha formação.

Lista de siglas e abreviaturas

ANE	Administração Nacional de Estradas
COMESA	Mercado Comum da África Oriental e Austral
DFID	Department for International Development
ECA	Estratégia de Comercialização Agrícola
EN	Estrada Nacional
ER	Estrada Regional
EUA	Estados Unidos da América
FDC	Fundação Para o Desenvolvimento da Comunidade
GMD	Grupo Moçambicano da Dívida
hab	Habitante
ICM	Instituto de Cereais de Moçambique
INE	Instituto Nacional de Estatística
Km²	Quilometro quadrado
MAE	Ministério da Administração Estatal
MIC	Ministério da Indústria e Comércio
MINAG	Ministério da Agricultura
MT	Mato Grosso
NC	Não Classificada
ONG	Organização Não Governamental
PARPA	Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta
PES	Plano Económico e Social
PR	Paraná
ROCS	Roads and Coastal Shipping
SACU	Southern Africa Customs Union

SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
sd	Sem data
SIMA	Sistema de Informação de Mercados Agrícolas
USD	Dólar Norte Americano
USDA	United States Department of Agriculture

Resumo

A comercialização agrícola desempenha um papel importante na economia nacional, e em particular, para a melhoria das condições de vida da população Moçambicana, da qual cerca de 80% vive da agricultura. Mas, por outro lado coloca-se a questão das infra-estruturas económicas necessárias para a dinamização de todo o processo de produção e comercialização agrícola. Neste sentido, o presente trabalho do conjunto das infra-estruturas económicas, pretende estudar o impacto das infra-estruturas de transporte (estradas) na comercialização agrícola.

O quadro teórico enfatiza que o estado da infra-estrutura de transporte determina a que custo o produto se deslocará até ao mercado, sugerindo que se este for alto os ganhos dos produtores tenderão a reduzir. Portanto, o quadro teórico enfatiza que as estradas são vitais na comercialização agrícola na medida em que ditam as condições de acessibilidade aos mercados e os ganhos dos intervenientes da comercialização agrícola.

O estudo é baseado em dados primários recolhidos numa amostra de 69 camponeses associados. Com recurso a procedimentos estatísticos e a planilha Excel para a sistematização dos dados recolhidos da amostra dos 69 camponeses entrevistados, o trabalho conclui que o estado das estradas do distrito de Matutuíne tem impacto negativo na comercialização agrícola.

Neste contexto recomenda-se a construção e manutenção de estradas que ligam as machambas dos camponeses do distrito de Matutuíne com os mercados locais e dos outros distritos e a criação de incentivos para a existência de agro-indústrias no distrito de Matutuíne que usem como matéria-prima os produtos dos camponeses do distrito de Matutuíne, de modo a elevar os níveis de procura.

O principal aspecto que limitou a presente pesquisa é o estado defitório das vias de acesso do distrito de Matutuíne, facto que dificultou a recolha de dados durante a pesquisa.

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

A comercialização agrícola, de um modo geral, constitui uma das maiores fontes de acumulação de rendimentos monetários para a maior parte da população que tem a agricultura como principal actividade económica, em particular a população das zonas rurais, facto que torna a comercialização agrícola importante na promoção do desenvolvimento destas zonas, pois a comercialização agrícola é um dos potenciais instrumentos impulsionadores do relacionamento económico entre as zonas rurais e urbanas. Mas, a dinamização deste relacionamento depende fundamentalmente das infra-estruturas de transporte, pois, sem estas tanto a movimentação dos bens e equipamentos necessários para o aumento da produção e da produtividade assim como a dos produtores e consumidores, torna-se difícil.

Um estudo realizado pelo SIMA (2002) mostra que para o caso de Moçambique, um dos maiores constrangimentos enfrentados no processo de comercialização agrícola é o mau estado das estradas, pois devido ao mau estado das estradas, muitos comerciantes não se deslocam às aldeias à procura de produtos, tendo os produtores que trazer os produtos até as estradas principais. Isto significa que o estado das estradas eleva os custos de transacção no processo de comercialização agrícola, ou seja, havendo estradas em péssimo estado de conservação os custos de expansão dos mercados são altos. Por outro lado, numa situação em que os custos de transacção são elevados, a distribuição dos ganhos entre os diversos agentes envolvidos no processo de comercialização é desigual.

É dentro deste contexto que decorre a temática da presente pesquisa, cujo título é: “Impacto das infra-estruturas de transporte na comercialização agrícola: caso do distrito de Matutuíne.”

1.2. Problema de Pesquisa

Ao longo dos últimos anos e como resultado da implementação e materialização dos vários Programas do Governo, incluindo a Estratégia da Comercialização Agrícola 2000-2004, o sector comercial agrícola tem conhecido melhorias significativas no seu desempenho que traduzem, entre outras, no crescimento da produção agrícola destinada aos mercados interno e externo e no aumento de actividades de comercialização através de uma maior oferta e procura de produtos e serviços. Contudo, estes resultados económicos continuam aquém dos níveis desejados e, conseqüentemente, o desenvolvimento da comercialização agrícola no país continua a merecer a atenção de todos os intervenientes, pois verifica-se que ao longo da cadeia de comercialização, há grandes diferenças nas receitas entre os parceiros na cadeia de valor (ECAII).

No quadro das estratégias de desenvolvimento rural o Governo moçambicano tem dado ênfase a questão do aumento da competitividade e da acumulação da economia rural por ser fundamental para a redução da pobreza rural, bem como, para o aumento da sua contribuição no crescimento da economia nacional (PES, 2009). No entanto, a população das zonas rurais tem a agricultura como base de sua sobrevivência, o que torna a comercialização agrícola um dos potenciais instrumentos para o aumento da competitividade e acumulação da economia rural, pois através da comercialização agrícola criam-se oportunidades económicas e comerciais da população rural.

Mas por outro lado, verifica-se que a maior parte dos distritos em Moçambique debate-se com a situação de estradas em péssimo estado de conservação, facto que pode dificultar ainda mais o aumento da competitividade e a acumulação da economia rural, pois para que a comercialização agrícola seja capaz de aumentar a competitividade e a acumulação da economia rural torna-se necessário investir na construção e melhoramento das estradas que ligam as zonas produtoras e os respectivos mercados.

O distrito de Matutuíne é um dos distritos que apresenta grande parte das estradas em péssimo estado de conservação e por outro lado, o mesmo apresenta baixos índices de comercialização agrícola¹, apesar deste possuir um alto potencial agrícola. Motivado por este

¹ FDC (2006).

panorama, o presente trabalho procura investigar até que ponto as estradas afectam os níveis de comercialização agrícola do distrito de Matutuíne. Mais especificamente: Qual é o impacto das estradas na comercialização agrícola no distrito de Matutuíne?

1.3. Hipóteses

H1: O estado das estradas tem impacto negativo na comercialização agrícola.

H2: As estradas não têm impacto na comercialização agrícola.

1.4. Objectivos

1.4.1 Objectivo Geral

- ✓ Estudar o impacto das estradas na comercialização agrícola no distrito de Matutuíne.

1.4.2. Objectivos Específicos

- ✓ Analisar a situação da comercialização agrícola no distrito de Matutuíne;
- ✓ Analisar a situação das estradas do distrito de Matutuíne;
- ✓ Analisar o impacto do estado das estradas nos custos de transporte;
- ✓ Analisar o impacto dos custos de transporte na comercialização agrícola;
- ✓ Analisar as medidas tomadas pelo Governo local com vista a melhorar e elevar os índices de comercialização agrícola no distrito de Matutuíne.

1.5. Justificativa

A comercialização agrícola desempenha um papel extremamente importante na economia nacional, constituindo a principal fonte geradora de rendimento da população nas zonas rurais, onde a maioria tem as suas condições (“livelihood”) assentes na agricultura. É também um dos instrumentos impulsionadores das ligações entre o camponês e o mercado em termos de relacionamento económico entre as zonas rurais e urbanas (ECAII).

Ao se falar de comercialização agrícola não se pode deixar de fora a questão das infra-estruturas de transporte, pois estas são fundamentais na cadeia de valor da comercialização agrícola. As estradas que são o foco do presente trabalho permitem a ligação entre as zonas produtoras com os mercados consumidores dos bens agrícolas, sendo o estado destas o indicador do custo com o qual esta ligação (produção-consumo) se efectua.

Segundo ECAII, grande parte das estradas secundárias, terciárias e vicinais em Moçambique está em péssimo estado de conservação e a maior parte destas não está revestida, ou seja, são de terra natural (Vide anexo 1: Tabela 4). Isto significa que os custos operacionais dos veículos são elevados e tal facto se agrava em períodos chuvosos onde maior parte delas torna-se intransitáveis, resultando num isolamento total de muitas zonas, facto que tem limitado as acções produtivas dos agentes económicos. Portanto, o estado destas tem afectado negativamente a competitividade dos produtos nacionais e o acesso aos mercados e segundo o PARPAII enquanto as dificuldades no acesso aos mercados dificultam o escoamento da produção contribuindo para manter os preços baixos ao comprador, no entanto, essas dificuldades reduzem os ganhos dos produtores e desincentivando a produção. O distrito de Matutuíne é um dos distritos que vivem o cenário aqui apresentado e em contrapartida apresenta um enorme potencial agrícola.

No entanto, o cenário acima descrito nos alerta sobre a necessidade de estudos frequentes para o melhoramento das estradas que ligam os diversos pontos de produção com os respectivos mercados, de modo que o processo de comercialização agrícola que é a principal fonte rendimento da maioria da população rural² se efectue a um baixo custo de transacção.

No âmbito académico, diferentemente da Teoria Neoclássica de produção que não considera o espaço, o presente trabalho traz consigo um instrumento de análise dos custos de produção que é determinante dos ganhos dos produtores, ou seja, a infra-estrutura de transporte (estrada) pode ser considerada um insumo no processo de produção, pois o estado desta determina o dispêndio de recursos necessários para que os bens e serviços se desloquem no espaço e superem distâncias

² Pois esta tem a agricultura como a principal actividade económica.

1.6. Estrutura do trabalho

O presente trabalho está estruturado da seguinte forma:

Capítulo 1: para além da introdução, apresenta-se os objectivos do trabalho, a justificativa, o problema de pesquisa e explica-se a metodologia e os instrumentos utilizados para a colecta dos dados da pesquisa.

Capítulo 2: é apresentada a revisão de literatura, onde se analisam os aspectos das infra-estruturas económicas e as de transporte em particular. Ainda neste capítulo apresentam-se alguns conceitos da comercialização agrícola, a ligação entre Teoria do Estado Isolado de Von Thünen e a comercialização agrícola, apresenta-se a relação entre infra-estruturas de transporte e comercialização agrícola e por fim apresenta-se um exemplo do impacto económico das infra-estruturas de transporte (Brasil e EUA).

Capítulo 3: Apresenta-se a situação das estradas em Moçambique e os programas do governo em torno sector das estradas, apresenta-se ainda a situação da comercialização agrícola em Moçambique e os principais constrangimentos enfrentados na cadeia de valor da comercialização agrícola.

Capítulo 4: apresentam-se os resultados da pesquisa feita no distrito de Matutuíne.

Capítulo 5: apresentam-se as principais conclusões e recomendações

1.7. Metodologia

Gill (1999) argumenta que o objectivo fundamental da pesquisa é descobrir respostas para problemas, mediante o emprego de procedimentos científicos. O mesmo autor classifica a pesquisa científica em três grupos: Exploratória, Descritiva, e Explicativa.

Tendo em conta esta taxinomia, a presente pesquisa encaixa-se como descritiva e exploratória. Encaixa-se como descritiva, pois se baseia em investigações bibliográficas, uso da observação sistemática e análise de dados. É exploratória porque para além do levantamento bibliográfico, fez-se análise de exemplos que estimulam a compreensão do tema.

A amostra é não-probabilística e por tipicidade (ou intencional), tendo como população-alvo os camponeses associados do distrito de Matutuíne, que segundo MAE (2005), totaliza 11 associações, donde se extraiu uma amostra de 5 associações, o correspondente a 69 camponeses (Vide 2: Tabela 5). A escolha da técnica de amostragem por tipicidade justifica-se pelo facto de entre os produtores agrícolas do distrito de Matutuíne, a maior parte não produzir para o mercado e por questões de poupança de tempo e de ordem financeira optou-se por incluir na amostra apenas os camponeses associados, dado que o principal objectivo destes é produzir para comercializar, ou seja, esta técnica permite a selecção de componentes da amostra de acordo com as características estabelecidas como necessárias para agrupar casos típicos nesta população.

Construiu-se um quadro teórico a partir do qual definiu-se o objecto de estudo. No quadro teórico apresentaram-se alguns conceitos e mostra-se a relação entre infra-estruturas de transporte e a comercialização agrícola com vista a facilitar a familiarização com o tema. Em seguida realizaram-se entrevistas semi-estruturadas com os 69 camponeses (Vide 2: Tabela 5), com a "Asas que Curam" (ONG), com dois extensionistas que assistem os camponeses do distrito de Matutuíne, com o Supervisor Técnico da Agricultura do distrito de Matutuíne e com três técnicos das obras públicas do distrito de Matutuíne. Estas foram conduzidas na base de um guião previamente definido, com perguntas abertas, itens dicotómicos e de Likert.

A escolha deste método deve-se ao facto deste método de recolha dados permitir maior profundidade dos elementos de análise, apesar das suas limitações e problemas, como a questão dos Bias. Também utilizou-se o método observacional, como forma de procurar garantir a autenticidade dos dados. As entrevistas com os camponeses decorreram nas suas próprias

machambas durante 12 dias, a entrevista com a “Asas que Curam” foi por via telefónica, com os extensionistas foi em suas casas, com o supervisor técnico da agricultura e com os três técnicos das obras públicas foi também nos seus gabinetes. As entrevistas com os camponeses foram em Changana dado que a maioria não percebia a língua portuguesa, tendo se usado a língua portuguesa para as restantes entidades.

A obtenção das análises, resultados e conclusões foram possíveis pelo uso da ferramenta de estatística descritiva e como recurso técnico e didático preferiu-se pela aplicação da amostragem não probabilística, tabulando os dados na planilha Excel e apresentando-os na forma de tabela e gráficos. As respostas dadas pelas outras entidades acima indicadas serviram apenas para confirmar ou rejeitar as informações dos camponeses.

1.7.1. Variáveis de análise

a) Variável da infra-estrutura de transporte

- ✓ Como variável de infra-estrutura de transporte utilizou-se o estado de conservação da mesma; de forma a analisar o impacto económico da infra-estrutura de transporte analisou-se os custos operacionais dos veículos e a disponibilidade de transporte que são resultado do estado de conservação da mesma.

b) Variáveis de comercialização agrícola

Como variáveis de comercialização agrícola utilizaram-se as seguintes variáveis:

- ✓ Preço pago ao produtor e competitividade dos produtos;
- ✓ Nível de procura; e
- ✓ Custo de escoamento.

CAPÍTULO II

REVISÃO DE LITERATURA

A seguir faz-se uma discussão sobre a infra-estrutura económica no geral para auxiliar o entendimento do modo como as estradas podem afectar o funcionamento de uma determinada actividade económica, em particular a comercialização agrícola que é o foco temático da presente pesquisa, mostra-se ainda a relação entre os custos de transporte e os lucros do agricultor, socorrendo-se do Modelo de Von Thünen.

2.1. Infra-estrutura

A infra-estrutura pode ser entendida como sendo o conjunto de instalações ou de meios prévios para se pôr em funcionamento uma actividade económica.³

Como a infra-estrutura é a parte do capital global das economias regionais e nacionais que, devido ao seu carácter público, normalmente não é administrada pelo mercado, e sim politicamente. Portanto, isso reforça sua importância, pois representa um instrumento directo da política pública, principalmente quando favorece, com a sua administração, o ataque as disparidades regionais de desenvolvimento (World Bank, 1994)⁴.

Para discutir o carácter público da infra-estrutura, Castel Branco (2005) argumenta que dada a capacidade instalada das infra-estruturas existentes, a introdução de novas actividades sociais e económicas tem custo social marginal zero no que respeita ao seu uso até ao ponto em que a capacidade infra-estrutural é completamente utilizada. A partir daqui, novo investimento em infra-estruturas é necessário uma vez que o custo marginal da introdução de novas actividades aumenta. Portanto, só se torna necessário investir em nova infra-estrutura quando a plena utilização da capacidade instalada da infra-estrutura é atingida, ou seja, torna-se necessário investir em nova infra-estrutura ou fazer manutenção da existente quando a introdução de uma nova actividade económica cria pressões sobre a infra-estrutura. Isto significa que enquanto não se atingir a plena utilização da capacidade da infra-estrutura existente, esta tem carácter de bem público.

³ Dicionário de Língua Portuguesa, 6ª edição, Porto Editora.

⁴ Citado por Benitez (1999).

No entanto, a não intervenção do estado na provisão das infra-estruturas, pode criar exclusão social, pois no caso em que a infra-estrutura é provida pelo privado, este cobra um valor pelo uso desta como forma de compensar os custos de provisão, o que por um lado equivale a dizer que o privado só faz a provisão da infra-estrutura quando os benefícios são maiores do que os custos de provisão da infra-estrutura. Por outro lado, o privado só faz a provisão da infra-estrutura na zona que lhe interessa, deixando as outras que não são do seu interesse, o que por sua vez pode aumentar as disparidades regionais. Neste sentido, Santana (2008) sugere que haja regulação do sector de infra-estruturas com vista a promover o aumento da oferta e da eficiência, assim como a transferência dos ganhos de produtividade para os consumidores, na forma de preços mais baixos e aumento da oferta e qualidade dos serviços.

2.1.1. Infra-estrutura de Transporte

A infra-estrutura de transporte inclui a malha de transporte rodoviário, férrea, aérea, fluvial, tubular, entre mais que é usada, assim como os terminais, tais como: aeroportos, estações de comboio, portos, terminais de autocarros.⁵

Para Oliveira e Silva (sd), a infra-estrutura de transporte “adequada engloba todos os modais, de acordo com as condições geofísico específicas da região com o intuito de promover maior dinamismo ao sistema logístico de transporte de cargas”.

Deste modo, pode-se dizer que um sistema de infra-estruturas de transporte eficiente é aquele que permite que uma dada região geográfica explore as suas potencialidades por meio de especialização dos seus esforços produtivos e pela exportação de seus produtos para outras regiões.

De acordo com Oliveira (2009), a infra-estrutura de transporte é concebida pelas instalações básicas que compõem as vias de movimentação e proporcionam o direito permanente de uso com a possibilidade de obter a sua capacidade de utilização ampliada, via manutenção ou aprimoramentos dessas instalações. Os custos com a operacionalização dos veículos de transporte costumam ser inversamente proporcionais aos investimentos na manutenção das instalações básicas. A necessidade de manutenção e de construção das novas instalações é

⁵ Baseado em www.scribd.com>...>Essays & Theses. Acessado em: 11/01/2010.

consideravelmente reduzida por um equilíbrio nos investimentos entre os modais de transporte, disponíveis de acordo com as condições geofísicas específicas da região. Isto quer dizer que o investimento em outros modais pode reduzir a necessidade de fazer manutenção de uma determinada infra-estrutura, dado que existindo vários modais a pressão exercida sobre uma dada infra-estrutura é menor que reduzindo por outro lado o grau de depreciação das instalações existentes.

Por exemplo, a existência do modal rodoviário e ferroviário numa dada região em bom estado, funcionando em simultâneo reduz a dependência em relação ao uso de um modo transporte, permite que haja um equilíbrio no uso, o que por sua vez reduz pressão sobre as instalações de um dado modal do que quando apenas existe um único modal.

2.1.1.1. Importância Económica das infra-estruturas de transporte

Segundo Martins *et al* (2005), quando há boa infra-estrutura de transporte a eficiência do sistema agro-industrial é maior, pois se conseguem menores custos de movimentação interna e externa de produtos, além de tornar possível a produção em novas áreas. Assim, baixos custos de movimentação implicam para os transportadores uma redução dos custos de produção (oferta do serviço de transporte), o que permite que estes possam vender o serviço a um preço relativamente mais baixo, aumentando o bem estar da população⁶.

De acordo com Oliveira (2009), regiões desprovidas de desenvolvimento económico homogéneo costumam também ser beneficiadas pelas externalidades causadas pela infra-estrutura de transporte, ao viabilizar o desenvolvimento de actividades económicas que não seriam possíveis existir por conta própria.

Para Nazário *et al* citado por Oliveira e Silva (sd), a infra-estrutura rodoviária se apresenta intimamente relacionada com o processo de exportação. Esta infra-estrutura representa o elo entre as áreas de produção e de escoamento, além de se constituir no ponto fundamental para o tráfego dos bens de produção, envolvidos no processo de fabricação de produtos.

⁶ Ver GMD (2004).

GMD (2004), escreve que as infra-estruturas no seu conjunto são vitais para o aumento da produtividade, conseqüente redução de custos de expansão dos mercados, viabilizando as actividades económicas e elevando o bem-estar dos agentes económicos.

Sobre a importância de uma infra-estrutura económica, Benitez (1999) argumenta que:

A infra-estrutura, ao criar condições favoráveis para o desenvolvimento de empresas, indústrias e emprego, ressalta sua importância sobre a atividade (sic) económica ao propiciar melhores condições para a produção. A infra-estrutura pode apresentar efeitos diretos (sic) ou indiretos (sic) sobre o emprego, sobre a renda, sobre critérios de localização de empresas, sobre o capital, sobre o progresso técnico e outras variáveis económicas. Dessa forma, esse recurso pode afetar (sic) o grau de desenvolvimento regional, ao estimular ou restringir as disparidades regionais, e ao atuar (sic) como elemento de decisão na análise de investimentos públicos ou privados.

Portanto, no caso da infra-estrutura de transporte, ela permite obter os ganhos acima mencionados na medida em que a região bem equipada em infra-estruturas de transporte atrai muitos empreendimentos à região, devido as facilidades de conexão com outras regiões e a presença de novos empreendimentos numa dada região, implica mais emprego e introdução de novas tecnologias nos processos produtivos, aumentando-se deste modo a produtividade dos factores existentes na tal região e por via disto consegue-se um aumento do nível de renda.

De uma forma sumarizada pode-se dizer que a importância económica das infra-estruturas de transporte é:

- ✓ Conexão entre os diversos pontos de produção e os respectivos mercados consumidores;
- ✓ Reduzir a concentração produtiva em determinado local e aumentam a produção de bens ofertados;
- ✓ Reduzir os custos de movimentação;
- ✓ Aumentar a competitividade e produtividade dos investimentos privados.

2.2. Comercialização agrícola

2.2.1. Conceitos de Comercialização

A comercialização compreende “o conjunto de actividades realizadas por instituições que se acham empenhadas na transferência de bens e serviços desde o ponto de produção inicial até que eles atinjam o consumidor final...” (PIZA e WELSH, P.1)⁷

Segundo Barros (2007), comercialização é o processo através do qual a estrutura de demanda de bens e serviços económicos ou antecipada ou ampliada e satisfeita através da concepção, promoção, intercâmbio e distribuição física de tais bens e serviços.

Para MIC (2006), a comercialização é “uma serie de serviços envolvidos em movimentar um produto do ponto de produção para o ponto de consumo”.

Com base nas definições acima apresentadas torna-se fácil entender que a comercialização envolve uma série de actividades, que começam do processo de produção, onde ocorre a utilização dos recursos produtivos (capital e trabalho) até ao estágio do consumo final.

2.3. Lucro do Agricultor e a distância deste em relação ao mercador consumidor⁸

Na presente secção procura-se explicar a relação entre o lucro do produtor e a distância da sua unidade de produção em relação ao mercado para tal basear-se na **Teoria de do Estado Isolado** de Von Thünen.

a) Teoria de Estado Isolado-Von Thünen (1783-1850)

Pressupostos da Teoria: uma região isolada do resto do mundo; um Estado isolado de forma circular com as seguintes características:

-uniformidade das condições naturais que nos redundaria mesmos custos de produção; existência de uma única cidade-mercado na parte central do Estado, com a qual os agricultores comercializavam, vendendo seus produtos agrícolas e comprando produtos industrializados.

⁷ BARROS (2007).

⁸Baseado em PENHA (sd).

-uniformidade das condições sócio-culturais da População, que implicava mesma tecnologia e utilização de recursos, repercutindo de maneira igual nos custos padronizados directamente proporcionais à distância.

Deste modo, Von Thünen considerou que no mercado paga-se o mesmo preço para uma determinada quantidade de um produto agrícola quer venha de perto ou de longe, e considerando ainda que os custos de produção fossem os mesmos em qualquer parte do espaço, admitiu que os lucros dos agricultores fossem uma função dos custos de transporte. Consequentemente a maior vantagem locacional (e a mais alta renda locacional) é encontrada em locais adjacentes ao mercado e esta vantagem declina com o aumento da distância do mercado. Isto significa que o lucro do agricultor aumenta quanto mais próximo este estiver do mercado, ou seja, quanto menor for a distância em relação ao mercado, menor será o custo de transporte que o produtor deve suportar, permitindo-lhe obter maior lucro.

Há que realçar que os agricultores que se localizam perto da cidade, devido a vantagem locacional resultante de baixos custos de transporte, podem usar estes recursos para mão-de-obra e insumos que permitem o crescimento da sua renda, ou seja, podem usar estes recursos para aumentar a produtividade da terra. Portanto, isto permite mostrar que a distância não é somente importante na escolha do produto, mas também na escolha dos sistemas de produção a serem empregados.

Em suma, o modelo de Von Thünen sugere que no processo de venda dos produtos pelo agricultor, existe uma distância limite ideal até ao mercado, depois da qual continuar a vender significa incorrer em prejuízos, devido aos custos de transporte, ou seja, o modelo sugere que a distância ao mercado é directamente proporcional aos custos de transporte e estes inversamente proporcionais aos lucros do produtor.

2.4. Infra-estruturas de transporte, sector agrícola e a comercialização agrícola

A rede de transporte adequada fomenta, ao sector agrícola, rapidez e segurança suficientes para que a produção seja transportada, ao respeitar o carácter perecível da carga, além de representar a conexão entre os pontos de escoamento e os mercados nacional e internacional com competitividade. As regiões agrícolas, bem interligadas e com desenvolvimento económico,

evitam o excesso da migração para centros urbanos, o que reduz a concentração produtiva em determinado local e favorece a ampliação dos produtos ofertados⁹.

De acordo com DFID (2005), a infra-estrutura de transporte qualitativamente boa permite que os excedentes agrícolas sejam transferidos das zonas de produção excedentária para as zonas de produção deficitária, o que por sua vez permite que se mantenha equilíbrio o equilíbrio entre diversas zonas e se garanta a segurança alimentar em períodos de fome, e conseqüentemente se reduza a pobreza.

Para explicar a relação entre comercialização agrícola e infra-estruturas de transporte MIC (2004) argumenta:

Não faz sentido um investimento nos mercados locais de concentração se não houver uma melhoria simultânea nas estradas secundárias e de acesso, que encoraje o agricultor a comercializar maior produção à porta da quinta ou a entregar a sua produção directamente aos mercados urbanos.

Isto significa que, as infra-estruturas de transporte dinamizam a comercialização agrícola, na medida em que permitem a conexão entre as zonas produtoras e as zonas que demandam os produtos agrícolas, pois, através destas, novos compradores podem chegar às zonas produtoras, assim como os próprios produtores têm a possibilidade de chegar às zonas que demandam (mercados) a um baixo custo de movimentação. Por outro lado, o investimento em infra-estruturas de transporte ao contribuir para redução dos custos de movimentação, permite que os agricultores e outros intervenientes tenham uma renda mais alta e os seus produtos sejam mais competitivos.

2.5. Exemplo do impacto económico das infra-estruturas de Transporte

De acordo com Nogueira *et al* (sd), os principais produtores de soja do mundo são os EUA (38%), o Brasil (24%) e Argentina (18%), totalizando 80% da produção do planeta. Ainda segundo o mesmo autor, um estudo realizado pela USDA, compara os custos de exportação de soja de algumas regiões do Brasil e dos EUA para Xangai na China e constata que os custos de

⁹ Oliveira e Silva (sd).

transporte criam uma disparidade dos custos de produção entre os dois países, na China conforme mostra a Tabela 1 abaixo apresentada.

Tabela 1: Comparação dos custos das exportações (Brasil/EUA para Xangai)

Destino		Xangai (China)			
Origem	BRASIL			EUA	
CUSTOS (US\$/Mt)	Norte de MT-Santos	Sul de MT-Santos	Norte PR-Paranaguá	Minneapolis	Davenport
Custo de Transporte	78,76	50,00	21,31	9,75	9,75
Custo de Produção	164,88	177,25	213,81	200,41	204,07
Custo total	243,64	227,25	235,12	210,16	213,82
% Custo de Transporte	32,33	22,00	9,06	4,64	4,56

Fonte: Adaptado pelo autor com base em Nogueira *et al* (sd)

Conforme ilustra a Tabela 1, apesar de as regiões brasileiras conseguirem obter um custo de produção mais baixo relativamente que o das regiões dos EUA, devido aos custos de transporte os EUA conseguem ter o custo total relativamente mais baixo. Nos EUA, o custo de transporte rodoviário representa 4,6 % do custo total, enquanto para o Brasil esse número é algo em torno de 36,6%.

Segundo Nogueira *et al* (sd), este cenário deve-se ao facto de os EUA terem uma malha rodoviária em bom estado, o que reduz os custos operacionais dos veículos e consequentemente o frete rodoviário nos EUA fica mais barato em relação ao do Brasil que possui as rodovias em estado precário de conservação.

Os dois parágrafos acima sugerem que embora o custo de produção da soja no Brasil seja baixo relativamente ao dos EUA, devido aos custos de transporte a soja Brasileira torna-se menos competitiva face- a soja dos EUA.

CAPITULO III

ESTRADAS E COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA EM MOÇAMBIQUE

A rede viária serve os corredores de desenvolvimento, no entanto as vias internas de acesso continuam a ser barreira para o exercício de actividades económicas em vários pontos do país. Apenas 52,1% das estradas se encontravam em 2005 em boas e razoáveis condições. Um estudo realizado pelo Secretariado da SADC em 1998 indicava Moçambique e Angola como os países da região com a menor dotação de estradas em boas condições, estando em primeiro lugar Botswana e Namíbia e, em segundo, África do sul e Zimbabué, os restantes encontravam-se na posição intermédia.¹⁰

3.1. Antecedentes¹¹

A Rede Nacional de Estradas (classificadas) totaliza 26000 quilómetros de extensão. A escassez de recursos impõe restrições a programas de reabilitação, e expansão. As questões de manutenção pressionam ainda mais profundamente para o realismo e necessidade de prioridades nos programas adoptados.

As restrições em recursos fazem, por outro lado, eleger as questões de qualidade das estradas, de tecnologia de construção e manutenção, fiscalização de obras, e engenharia financeira, como elementos críticos dos programas de estradas.

O Programa Nacional de Estradas cobria cerca de 55% da Rede Nacional de Estradas. Desde 1992, que foi financiado através do programa ROCS (Roads and Coastal Shipping). Foi já executado o programa ROCS I (até 1999), com prioridade sobre estudos e projectos, planeamento e capacitação institucional. Iniciou-se a execução do programa ROCS II, focalizado fundamentalmente sobre obras. Previa-se ter terminado em 2001. Através dos programas ROCS executou-se cerca de 95% do financiamento, correspondendo a cerca de 60% da execução física das obras previstas.

¹⁰Estratégia de Moçambique para o processo de integração regional na SADC (sd).

¹¹ PARPAI.

A partir de 2001, o Programa ROCSII é sucedido pelo Programa ESTRADAS III, com um horizonte temporal de 10 anos, e num valor de cerca 1200 milhões de USD. Nas prioridades são também incluídas parte de estradas vicinais, e assistência aos municípios pela Autoridade Nacional de Estradas, no que se refere a estradas urbanas. Sob o programa Estradas III, atenção especial é dada a pontos críticos das vias, em particular as pontes.

O programa do Governo (2000-2004) tem uma secção sobre estradas que é composta de elementos dos antecedentes acima mencionados.

A execução do programa ROCS (particularmente I) permitiu que tivessem sido criadas bases para a tomada de opções fundamentadas em termos de tecnologia a utilizar. Por outro lado, as prioridades são determinadas por um critério composto que inclui impacto na redução da pobreza, potencial económico e retorno.

A viabilização futura dos programas de estradas continua a depender do desenvolvimento e tomada de opções de engenharia financeira para a manutenção das estradas. Presentemente parecem estar em mão para aprofundamento duas soluções, eventualmente conjugáveis: a aplicação da taxa sobre uso de combustíveis na dotação do Fundo de Manutenção de Estradas; o concessionamento da gestão de estradas, troços ou pontos viáveis, com introdução de portagens. O concessionamento pode permitir em função das circunstâncias opções tecnológicas de construção mais sofisticadas e a construção de estradas de maior qualidade. Por outro lado, a restrição de recursos continuará a existir. Sendo assim, impõe-se o aperfeiçoamento dos mecanismos de definição de prioridades do programa de construção e reabilitação de estradas, em particular ao nível das províncias e local.

3.2. O Programa de Estradas

Objectivos principais: contribuir para a expansão dos mercados, em particular dos mercados agrícolas; garantir o acesso por estrada aos distritos de mais alto potencial económico (em particular agro-silvo-pecuário), dando a devida prioridade às províncias mais populosas e de maior concentração de pobres; estabelecer por estrada as ligações entre as principais regiões do país e desenvolver os principais corredores; aperfeiçoar os mecanismos de definição de prioridades do programa de construção e reabilitação de estradas, em particular ao nível das

províncias e local; melhorar a qualidade da construção, reabilitação e manutenção das estradas.

Acções principais a empreender¹²:

- Reduzir a menos de 5% as estradas intransitáveis;
- Reduzir para 25% as estradas de má qualidade (realizando manutenção com uso intensivo de mão de obra);
- Ligar os distritos (com maior potencial económico) às capitais provinciais (e/ou cidades portuárias) através de estradas transitáveis todo o ano - (realizar a reabilitação e manutenção previstas); ligar as localidades (com maior potencial económico) às sedes distritais, através de estradas transitáveis todo o ano - (reabilitação de estradas terciárias);
- Reabilitar estradas vicinais, com responsabilização das Autoridades Locais e envolvendo a população local;
- Prosseguir os trabalhos de reabilitação e reabertura de estradas e pontes que concorram para o restabelecimento da ligação Norte-Sul, nomeadamente, os troços que ligam Gorongosa-Caia, a ponte sobre o rio Zambeze, rio Zambeze-Nicoadala, Namacurra- rio Ligonha, Nampula- Namialo, Namapa-Metoro-Sonate, Macomia-Awasse, Mocímboa da Praia-Palma-Rio Rovuma e para o desenvolvimento dos principais corredores;
- Estender e consolidar ao nível Provincial/local dos organismos da ANE, determinando de forma participativa (com envolvimento de outros actores sociais) as prioridades do programa de estradas, (estabelecer os Conselhos Provinciais de Estradas).

Outras acções chave incluem: melhorar a fiscalização das obras; tomar decisões sobre a viabilização financeira da construção e reabilitação das estradas; materializar a decisão de autonomizar a gestão do Fundo de Manutenção de Estradas.

Como forma de dar continuidade dos programas iniciados no sector de estradas, o governo pretende continuar com a reabilitação e manutenção de estradas e pontes por forma a melhorar a

¹²PARPAI.

transitabilidade, reduzindo os custos de operação dos veículos. A prioridade nacional recai sobre o eixo norte-sul.¹³

Em detalhe, as acções compreendem: (i) continuar com a reabilitação dos itinerários principais, nomeadamente as estradas N1 Maputo – Pemba, N14 Lichinga – Pemba, N13 Lichinga – Cuamba e N103 Cuamba – Nampevo e outras; (II) continuar com os programas de reabilitação de estradas terciárias; (iii) construir as pontes sobre os rios Zambeze, Rovuma, Meluli, Lugela, Guijá e Moamba; (iv) concluir a reabilitação da ponte da Ilha de Moçambique, e; (v) manter toda a rede rodoviária em condições boas e razoáveis.¹⁴

3.3. Comercialização agrícola em Moçambique

3.3.1. Cadeia de valor da comercialização agrícola¹⁵

A cadeia de valor da comercialização agrícola é composta pelas seguintes fases:

- ✓ Produção agrícola;
- ✓ Escoamento e armazenagem;
- ✓ Processamento (agro-indústria);
- ✓ Comercialização (rede comercial);
- ✓ Mercado interno; e
- ✓ Mercado externo.

a) Produção

Em Moçambique, a produção agrícola é realizada por pequenos agricultores destinando a sua produção para o autoconsumo. A mão-obra é constituída principalmente pelo agregado familiar e em tarefas que exijam maior quantidade de trabalho, são utilizados esquemas tradicionais de entre ajuda. Os meios de produção são rudimentares (uso da enxada), pratica-se agricultura de sequeiro como resultado da falta de água, a fraca capacidade financeira faz com os camponeses utilizem poucos insumos. A consequência imediata deste modo de produção é o fraco rendimento por hectare, significando um subproveitamento dos recursos de terra e trabalho. Em alguns produtos como o tabaco e o algodão existe o sistema de concessões ou

¹³Baseado em PARPAII.

¹⁴ Idem.

¹⁵ ECAII.

exclusividade zonal, em que os concessionários “apoiam” os camponeses através do sistema de fomento da agricultura.

O relacionamento entre os concessionários e os camponeses encontra-se regulado pelo Governo, mas ainda apresenta conflitos que urge resolver, sob pena de afectarem a produção e a qualidade dos produtos agrícolas.

b) escoamento e Armazenamento

Esta é a etapa que segue a colheita e em Moçambique estimam-se quebras em mais de 30% no processo de pós-colheita, e estas quebras variam de produto para produto, devido a deficiência nos sistemas de conservação.

No que concerne ao escoamento, o mau estado de conservação de grande parte das estradas secundárias, terciárias e vicinais tem sido um grande entrave para a maioria dos produtores, principalmente os das zonas rurais.

c) Processamento

Para produtos com sistema de concessões ou exclusividade zonal (tabaco e algodão), os concessionários podem ter ou não fábrica ou indústria de transformação, mas, em geral, tratam do processamento dos produtos agrícolas.

Para produtos em que existe alguma agro-indústria de média e grande dimensão, mas que a maior parte da produção é realizada por pequenos agricultores mais ou menos dispersos, a localização da agro-indústria depende neste dos custos de transporte, significando que esta pode se localizar junto da matéria-prima ou nas zonas urbanas importando a matéria-prima das zonas produtoras.

Há casos em que a indústria concorre com os comerciantes que exportam a matéria-prima (caju e milho).

Para produtos em que não existe qualquer agro-indústria (leguminosas em geral, com excepção do feijão bóer em que existe uma fabrica na Zambézia), os produtos agrícolas são comercializados internamente e exportados em bruto.

d) Comercialização (rede comercial)

A rede comercial moçambicana para produtos agrícolas é constituída maioritariamente por lojas rurais, comerciantes licenciados e não licenciados, armazenistas, importadores e exportadores. Muitas vezes, o mesmo comerciante realiza diversos tipos de comércio (a grosso e a retalho) no mesmo estabelecimento. No campo, a comercialização agrícola é principalmente assegurada pelos vendedores ambulantes. Nos produtos em que existe o sistema de concessionárias ou de exclusividade zonal, estes utilizam a sua rede comercial.

e) Mercado Interno

Em termos de mercado final, independentemente de serem ou não transformados ao nível nacional, os produtos agrícolas podem-se agrupar da seguinte maneira:

- Mercadorias produzidas quase exclusivamente para o mercado externo (tabaco, algodão);
- Mercadorias produzidas exclusivamente para o mercado interno (arroz, mapira);
- Mercadorias produzidas para o mercado interno e para o mercado externo (milho, caju, amendoim, feijões, entre outras.).

Características do mercado interno:

- Baixo poder de compra da população rural e maior poder de compra da população que vive nas vilas e cidades com emprego formal;
- Baixo grau de uso da moeda pela maior parte da população rural;
- Concorrência entre as importações e produção nacional, onde devido as dificuldades das vias de acesso e a baixa produtividade agrícola os produtos nacionais tornam-se menos competitivos relativamente às importações, com agravante baixa qualidade, falta de padrões e problemas de pesagem e embalagem;
- Assimetria de informação acerca dos preços dos produtos.

f) Mercado Externo

O mercado externo pode ser dividido em duas áreas: mercado regional (SADC) e o resto do mundo. A SADC estabeleceu diversos protocolos entre os quais o protocolo comercial que define prazos para a retirada total de direitos de importação entre os países membros. Existem na África Austral outros organismos de que Moçambique não faz parte como a SACU e a COMESA e que aplicam tarifas elevadas para países não membros. Moçambique para além de ser membro da SADC tem acordos bilaterais com diversos membros da COMESA.

Na área agrícola Moçambique exporta para a América e Ásia (amêndoa e castanha de caju, gergelim, etc.), para a Europa (algodão) e para os países vizinhos, formal e informalmente, diversos produtos agrícolas (milho, arroz, feijões e amendoim).

3.3.1.1. Constrangimentos enfrentados na cadeia de comercialização agrícola

a) Na produção

Fraca produção e produtividade dos produtos agrícolas devido a:

- Agricultura em grande parte orientada para o autoconsumo e não para o mercado, caracterizada por pequenos volumes e grande dispersão de pequenos produtores.
- Agricultura não mecanizada.
- Uso ineficaz e ineficiente das técnicas de produção e baixa utilização de insumos agrícolas (fertilizantes, herbicidas, entre outros.).
- Agricultura em grande parte de sequeiro devido a não existência de regadios e ao mau estado de conservação dos poucos existentes.
- Baixa qualidade dos produtos agrícolas.
- Sazonalidade da produção e dos preços agrícolas.

b) Escoamento e Armazenagem

Fraca capacidade de armazenagem devido a:

- Desactualização do papel do ICM no âmbito da economia do mercado, resultando em baixa utilização dos seus armazéns.
- Falta de silos, o que eleva os custos de ensacagem e armazenagem, principalmente de cereais.
- Práticas tradicionais de tratamento pós-colheita dos produtos e uso de celeiros precários, em geral, com elevadas perdas de quantidade e qualidade. As perdas são estimadas em 30% a 70% conforme o produto e o sistema de armazenagem utilizado.
- Fraca recolha e divulgação dos preços ao produtor.

c) Processamento (Agro-indústria)

- Baixa capacidade global de transformação, caracterizada por poucas fábricas de média ou grande dimensão.
- Fábricas obsoletas tanto sob o ponto de vista de desgaste (montadas no tempo colonial em segunda mão) como sob o ponto de vista tecnológico.
- Grande parte da capacidade de transformação constituída por fabriquetas que não compra matéria-prima, limitando-se a prestar serviços de transformação e fraca capacidade financeira das empresas nacionais.
- Fraca capacidade de mão-de-obra, devido a baixa qualificação geral.

d) Distribuição (Rede comercial)

- Algumas lojas rurais destruídas durante a guerra não reabilitadas ou reconstruídas.
- Concorrência entre o comércio formal e informal, em prejuízo do primeiro que tem maior carga fiscal.
- Fraca capacidade financeira dos comerciantes.
- Informação sobre mercados não chega aos principais agentes da comercialização (pequenos agricultores e comerciantes rurais).

e) Mercado interno

- Limitada procura, como resultado do baixo poder de compra da população.
- Falta de sacos de juta no mercado (no país só se produzem sacos de ráfia, não adequados para a embalagem de determinados produtos).
- Baixa taxa de crescimento da procura porque mais de 50% da população vive abaixo da linha de pobreza e é vulnerável (sem possibilidade de comprar alimentos) substituindo muitas vezes com base nos donativos.
- Em geral, preços não diferenciados conforme a qualidade dos produtos.
- Falta de padrões de qualidade e de sistemas de certificação e falhas nos sistemas de pesagem.

f) Mercado externo

- A quase totalidade dos produtores é de pequena escala.

- Baixa produção nacional na maior parte de produtos agrícolas.
- Informação sobre mercado externo não disponível ao nível dos operadores.
- Fraca organização das associações empresariais, principalmente nas províncias e nos distritos.
- Falta de padrões de qualidade nacionais para a grande parte dos produtos agrícolas.
- Problemas de pesagem e de certificação dos produtos nacionais.

3.3.2. Principais intervenientes da comercialização agrícola¹⁶

Em Moçambique são principais intervenientes da comercialização agrícola o Lojista, Ambulante, Grossista e Retalhista.

- O lojista ou o proprietário da loja local, que é o primeiro comprador tanto de produtos alimentares como de culturas de rendimento à maioria dos produtores, vendendo alimentos e outros bens de consumo básicos aos consumidores.
- O ambulante é um novo agente no mercado que não possui um lugar fixo para o negócio, deslocando-se a áreas de produção obtendo ali produtos para a posterior revenda nos centros populacionais.
- O grossista beneficia-se de um monopólio legal no seu distrito e continua a ter grandes vantagens em relação a todos os outros potenciais competidores.
- O retalhista informal, opera nos mercados municipais ou candongas, vende aos consumidores em pequenas quantidades e a preços do mercado.

Duma forma geral os intervenientes da comercialização agrícola são os comerciantes, produtores privados, pessoas singulares (compradores ambulantes); armazenistas ou distribuidores; ONG's e projectos de desenvolvimento.

¹⁶ Baseado em MINISTÉRIO DA AGRICULTURA (1990).

CAPÍTULO IV

APRESENTAÇÃO DO CASO

O presente capítulo mostra os resultados obtidos da pesquisa efectuada aos camponeses do distrito de Matutuíne com o objectivo de estudar o impacto das estradas na comercialização agrícola.

4.1. Distrito de Matutuíne

O distrito de Matutuíne localiza-se na extremidade Sul do país, na província de Maputo, entre os paralelos 26° e 27° de latitude Sul e, 32° e 33° de longitude Este. A Norte o distrito é limitado pela cidade de Maputo através da Baía de Maputo; a Sul faz fronteira com a República da África do Sul através da província de Kwazulo-Natal; a Este é banhada pelo Oceano Indico; a Oeste é limitado pelos distritos de Boane, Namaacha e Reino da Swazilândia.¹⁷

O distrito de Matutuíne possui a sua sede na vila de Bela Vista e está dividido em cinco postos administrativos (Bela Vista ou Missevene, Catembe Nsime, Catuane, Machangulo e Zitundo), que abrangem doze localidades (Madjuva, Missevene/Bela Vista-Sede, Salamanga, Tinonganine, Mungazine, Nsime, Phazuimane, Manhangane, Ndelane, Nhonguane, Manhoca, Zitundo-Sede).¹⁸

Segundo dados do recenseamento geral da População e Habitação de 1997, o distrito tem uma população de 35.161 habitantes e estimada à data de 1/1/2005 em cerca de 52.703 habitantes, numa área de 5.387 km², o que dá uma densidade populacional de 10 hab/km².¹⁹

A população é jovem (39%, abaixo dos 15 anos de idade, maioritariamente feminina (taxa de masculinidade de 49%) e de matriz maçada rural (taxa de urbanização de 7%).²⁰

4.2 Características económicas do Distrito

O distrito de Matutuíne é um dos distritos mais pobres da província de Maputo. A agricultura é base da economia distrital. Na produção agrícola a cultura do arroz representa o

¹⁷ Ver Anexo 3-Figura 1.

¹⁸ MAE (2005).

¹⁹ Idem.

²⁰ Idem.

maior potencial em termos de contribuição para o sustento e economia do distrito numa área estimada em 16000 hectares (MAE, 2005). Esta cultura é praticada e tem potencial de desenvolver-se em grande escala nas localidades de Salamanga e Tinonganine (Posto Administrativo de Bela Vista), principalmente nos povoados de Matsolo, Makassane, Massohane, Caiado, Mudada, Santaca e Machia; e, nos lagos e locais húmidos situados no Posto Administrativo de Zitundo. Paralelamente ao arroz, e nas mesmas condições, o distrito possui um enorme potencial de produzir milho (Postos Administrativos de Zitundo, Catuane, Bela Vista e Catembe Nsime) e hortícolas diversas (ex.: repolho, tomate, cebola, couve, alface, feijões, entre outras.), sobretudo nas margens do rio Maputo e outros que atravessam o distrito.

Para além da cultura do arroz, milho e hortícolas o distrito produz o ananás, uma cultura de regime sequeiro, cujo fomento é promoção recente pela Direcção Distrital de Agricultura local que instalou pomares e controla cerca de 37.000 pés num programa que beneficia simultaneamente privados, sector familiar disperso (camponeses) e centros escolares nos locais do Posto Administrativo de Catembe Nsime (um privado com uma área de 5 hectares), Posto Administrativo de Zitundo (outro empreendimento privado e comunidades de Gala) e Posto Administrativo de Bela Vista (Centros Internato da Escola Secundária de Mabilibili e Escola Primária Completa Missão Roque)²¹.

Outras culturas características do distrito são a banana, a cana-de-açúcar e em menor escala a mandioca. A banana é juntamente com o ananás uma cultura em fomento pelo sector distrital de agricultura e que encontra condições favoráveis nas baixas e/ou margens dos rios no distrito. A cultura da banana é característica de todo o distrito à excepção do Posto Administrativo de Machangulo e é desenvolvida em forma de pomares por alguns privados que requereram machambas e por camponeses do sector familiar. A cana-de-açúcar desenvolve-se nas margens dos rios e é essencialmente fomentada para a comercialização em pequena escala na cidade de Maputo e serve de matéria-prima para a produção domiciliária de bebida alcoólica, posteriormente comercializada nos pequenos mercados informais locais e/ou da cidade capital. Por sua vez, a cultura da mandioca não está muito disseminada pelo distrito, estando neste

²¹ FDC (2006).

momento a ser objecto de fomento pelos serviços de agricultura no âmbito da introdução de culturas resistentes à seca/estiagem.²²

A actividade agrícola é, na sua generalidade, praticada usando técnicas rudimentares. Com vista a aumentar a fertilidade tem se recorrido as seguintes práticas: pousio; a prática de rotação de culturas, mas em menor escala; as queimadas usadas como técnica de preparação de terreno para posterior sementeira; adubação e estrume para o caso de hortícolas.

A criação de gado (bovino e caprino) é a segunda maior actividade com maior potencial para contribuir na economia do distrito. Segundo relatos sobre a história socioeconómica local, Matutuíne foi um dos grandes criadores de gado no tempo colonial chegando a atingir efectivos de mais 65.000 cabeças de gado bovino, número que foi diminuindo ao longo do tempo, sobretudo devido à guerra, atingindo actualmente efectivos estimados em aproximadamente 13.000 cabeças de gado bovino (FDC, 2006).

A pequena indústria local (pesca, carpintaria, carvão, lenha e artesanato), a venda de *sura* e o comércio com a África do Sul têm-se desenvolvido e surgem como alternativa imediata à actividade agrícola, ou prolongamento da sua actividade (MAE, 2005).

O comércio, sobretudo informal e de fronteira, ocupa 12% da população activa e 8% das mulheres economicamente activas do distrito (MAE, 2005).

4.3. Situação da comercialização agrícola no Distrito de Matutuíne

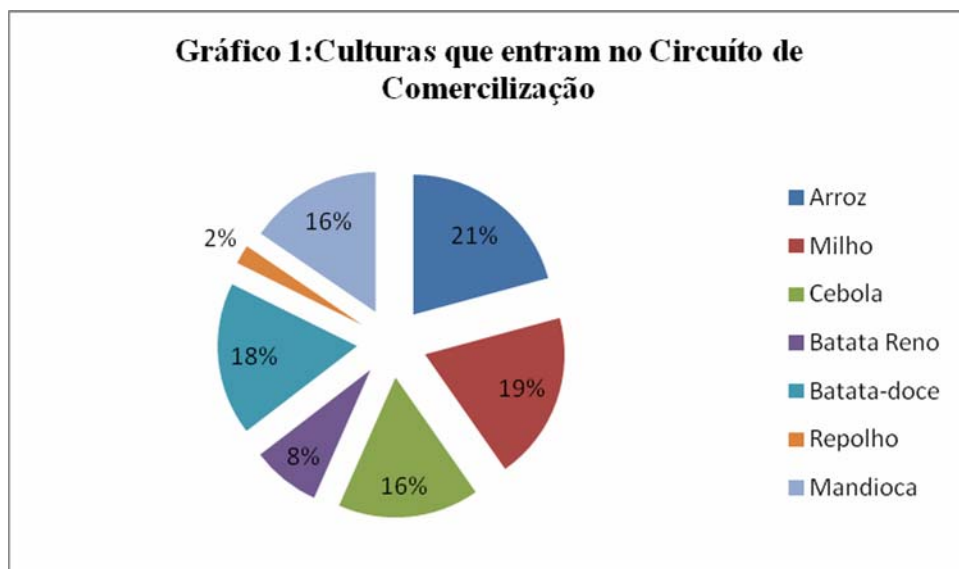
No distrito, os índices de comercialização agrícola são baixos, principalmente porque a actividade mais praticada é a agricultura de subsistência. A maioria das pessoas produzem para o autoconsumo, mas há uma nova tendência de se preocupar em produzir para o mercado e obter rendimentos económicos. De uma forma geral, a agricultura tem registado baixa produtividade pelo facto de a actividade estar dependente do ciclo das chuvas, que escasseiam nos últimos anos²³.

²² FDC (2006).

²³ Idem.

Os camponeses inquiridos apontam como principais factores que condicionam a comercialização agrícola no distrito de Matutuíne o estado deficitário das estradas, armazenagem deficitária, crédito, preços e acesso a insumos (Vide anexo 5: Tabela 7).

Os produtos alimentares que entram no circuito de comercialização agrícola são a mandioca, a batata-doce, milho, as hortícolas e o arroz. Para além destas, existe um potencial enorme de produção e comercialização de tomate e batata reno, principalmente no posto administrativo de Bela Vista; amendoim e mapira, em Machangulo e Zitundo. Destas culturas, somente há perspectivas de comercialização de arroz, produzido pelas Associações de Camponeses de Makassane de Salamanga²⁴.



Fonte: Tabela 4

Como mostra o gráfico acima, os camponeses entrevistados apontam como principais comercializadas, o arroz, milho, cebola, sendo que a mandioca e batata-doce são produzidas, uma parte para o consumo e a outra para a venda.

O principal mercado para a comercialização da produção agrícola é a cidade de Maputo. Existe um mercado local para bens alimentícios, mas não absorve toda a produção local. O escoamento é feito individualmente com meios próprios ou de aluguer. Por vezes, o comprador

²⁴ FDC (2006).

adquire os produtos na fonte, transportando com os seus próprios meios, como tem acontecido com o arroz produzido em Makassane²⁵.

4.4. Vias de Acesso e sua Classificação

Dados do Perfil do Distrito de Matutuine, produzido em 2005 pelo Ministério de Administração Estatal (MAE) indicam que a rede de estradas no distrito é constituída por 12 vias de acesso e trânsito, compreendendo três categorias (Estrada Nacional, Estrada Regionall e Estrada Terciária) conforme ilustra a Tabela 2. Para além destas vias oficialmente classificadas, a maior parte das comunicações dentro do distrito são feitas através de picadas e vias terraplanadas, com areal (maior parte dos locais acessíveis com viaturas com tracção) e intransitáveis no período chuvoso, criando situações de isolamento para determinados locais. São, no entanto, as precárias condições das vias de acesso e sua intransitabilidade periódica, condicionantes que actuam para a existência de uma incipiente frota de transportes no distrito.

Tabela 2: Vias de Acesso e sua Classificação

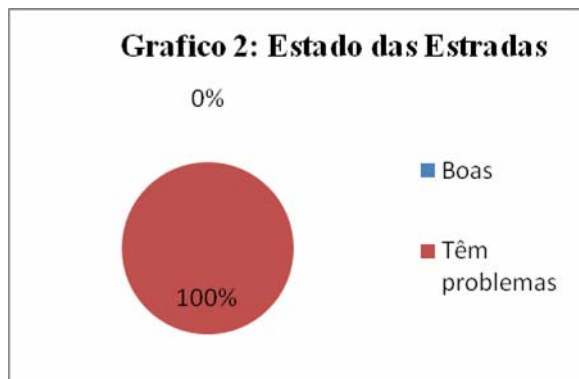
Localização	Extensão (Km)	Classificação	Transitável		Reabilitada	
			Sim	Não	Sim	Não
Bela Vista-Ponta de Ouro	71	EN	X	-	-	X
Catembe- Bela Vista	45	EN	X	-	-	-
Porto Henrique-Bela Vista	35	EN	X	-	-	-
Porto Henrique-Catuane	74	EN	X	-	-	-
Salamanga-Manhoca	63	EN	X	-	-	X
Zitundo-Manhoca	48	NC	-	X	-	X
Gala-Machangulo	81	NC	X	-	-	X
Salamanga-Catuane via Tinonganine	65	ER	-	X	-	X
Bela Vista-Machangulo	95	ER	X	-	-	X
Porto Henrique-Catuane	78	ER	X	-	X	-
Hindane-Mungazine	32	ER	X	-	-	X
Bela Vista-Mabilibili	7	ER	X	-	-	X
Salamanga-Massoane	12	ER	X	-	-	X
Hindane-Djabula	25	ER	X	-	-	X
Djabula-Tinonganine	20	ER	X	-	-	X
Manhoca-Chovane	30	ER	X	-	-	X
Salamanga-Reserva	12	ER	X	-	-	X

Fonte: Direcção Distrital das Obras Públicas

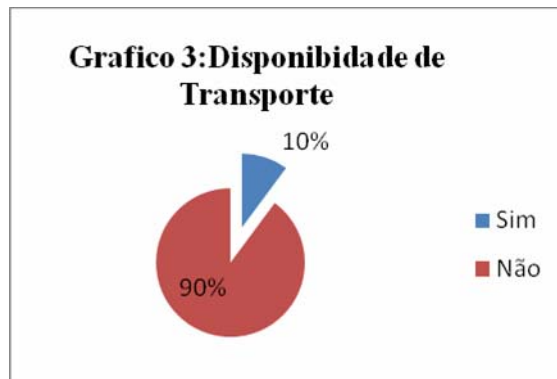
²⁵ FDC (2006).

De acordo com FDC (2006) o distrito de Matutuíne debate-se com falta de transporte, tanto para passageiros como para mercadorias. Para o transporte de passageiros, existe um sistema baseado na frota de mini-autocarros (capacidade máxima de 30) que fazem a ligação Catembe (Ponte) – Matutuíne (Salamanga) e vice-versa; Catembe (Ponte) – Ponta d’Ouro (Posto Administrativo de Zitundo) e vice-versa; Boane – Matutuíne (Salamanga); Bela Vista – ESG de Mabilibili e Catuane – Boane. Os restantes percursos e/ou destinos são assegurados por viaturas caixa abertas e não destinadas ao transporte de passageiros, cujos proprietários adquiriram-nas na África de Sul, que as usam para transportar passageiros.

Os camponeses entrevistados confirmaram que tem havido problemas de transporte conforme mostra o gráfico 3.



Fonte: Tabela 7



Fonte: Tabela 7

Como se depreende do gráfico 2, os 69 camponeses entrevistados responderam que as estradas estão em péssimo estado de conservação. Do gráfico 3 depreende-se que 90% dos camponeses inquiridos responderam que não há disponibilidade de transporte e apenas 10% respondeu que há disponibilidade de transporte. Portanto, os dados aqui apresentados confirmam que a principal causa da falta de transporte no distrito de Matutuíne é o estado deficitário das vias de acesso.

5. Apresentação e Discussão dos resultados da Pesquisa

De acordo com GMD (2004), quando a estrada é qualitativamente boa, os custos operacionais dos veículos são baixos e baixos custos operacionais significam para os operadores do serviço de transporte, baixos custos de produção e por sua vez baixos custos de produção permitem que os provedores do serviço de transporte possam prover este serviço a preço relativamente mais baixo, viabilizando as actividades económicas. No caso do distrito de Matutuíne, verifica-se que as estradas, estão em péssimo estado de conservação, o que significa que os custos operacionais dos veículos tornam-se altos e como se referiu anteriormente, altos custos operacionais implicam para os provedores do serviço de transporte altos custos de produção, facto que resulta numa oferta deficitária deste serviço e a um preço mais alto, como veremos mais a diante, isto tem grandes implicações sobre o processo de comercialização agrícola.

Uma das implicações do referido no parágrafo acima é que o estado das estradas do distrito de Matutuíne faz com que não exista um segmento de transporte especializado para os produtos agrícolas que são comercializados, quer no mercado local, ou fora do Distrito. Portanto, como resultado de falta de transportadores de carga agrícola os camponeses tendem a recorrer a meios de transporte não eficientes, conforme ilustra a Tabela 3 abaixo apresentada.

Tabela 3: Meio de transporte usado/Frequência de uso/Número de respondentes, Matutuíne-2010

Meio de transporte	N=69	Frequência de uso
Carro	58 (84.1%)	Raras vezes
Bicicleta	7 (10.1%)	Muitas vezes
Outros	69 (100%)	Quase sempre

Da Tabela 3 se depreende que raras vezes os camponeses (84,1%) usam o carro, 10,1% dos camponeses usam a bicicleta e todos eles quase sempre usam o transporte à cabeça. Há que realçar que nenhum dos camponeses entrevistados possui carro próprio, o que significa que os carros que das poucas vezes conseguem para escoar os seus excedentes são carros alugados.

As constatações do parágrafo acima sugerem que a sazonalidade na disponibilidade de transporte não permite que estes possam escoar boa parte dos seus excedentes, uma vez que os meios alternativos não têm capacidade de transportar uma grande parte dos excedentes. Esta constatação tem implicações sobre aquilo que é o destino dos excedentes que estes não conseguem transportar, uma vez que os camponeses não possuem sistema de armazenagem que permita que os produtos possam ser conservados para posterior venda. Isto significa que em todas as campanhas agrícolas há sempre excedentes que se estragam.

As evidências apresentadas acima apoiam a hipótese apresentada no capítulo 3 de que em Moçambique o escoamento é dificultado pelo mau estado de conservação de grande parte das estradas secundárias, terciárias e vicinais.

Ainda devido à falta de transporte especializado para o escoamento dos excedentes agrícolas os camponeses são, por vezes, obrigados a recorrer ao uso do transporte de passageiros que também não permite transportar uma grande quantidade dos excedentes²⁶. Por outro lado, o transporte de passageiro devido ao estado precário das estradas e superlotação do mesmo não permite que produtos sensíveis como o tomate cheguem aos mercados (Boane e cidade de Maputo) num bom estado de conservação, tal situação obriga o camponês a vender o seu produto a um preço relativamente mais baixo ao dos seus concorrentes, ou seja, preço mais baixo ao praticado por outros produtores ou intermediários (ambulantes) vindos de zonas com estradas em bom estado.²⁷

Os camponeses entrevistados²⁸ realçam ainda que mesmo para conseguir o transporte de passageiros, eles devem percorrer longas distâncias com carga na cabeça até a terminal dos autocarros (Salamanga ou Bela-Vista-Sede).

Por outro lado, exceptuando o transporte de passageiros e as carrinhas que por vezes alugam-se, os outros meios por eles utilizados não permitem chegar aos outros mercados mais distantes, como os mercados da cidade de Maputo e nem em mercados dos distritos vizinhos e consequentemente os camponeses ficam sem muitas alternativas de mercados para a venda dos

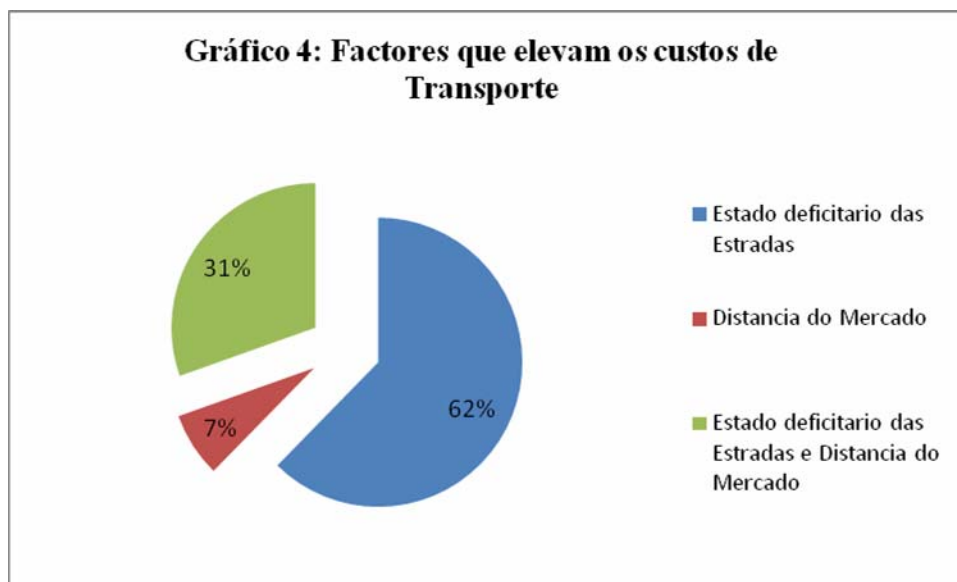
²⁶Devido a sua dupla função de transportar passageiros e cargas agrícolas.

²⁷ Serviço Distrital das Actividades Económicas de Matutuíne.

²⁸ exceptuando os camponeses da Associação Makassane que se encontram próximos da terminal dos autocarros (Salamanga).

seus excedentes, sendo o mercado local a única alternativa. Por seu turno, o mercado local não consegue absorver toda a produção programada para a venda numa determinada campanha agrícola, conforme responderam os camponeses entrevistados (Vide anexo 5: Tabela 7). Este cenário é confirmado pelo estudo realizado pela FDC (2006) e pela ONG- “Asas Que Curam” que também produz produtos agrícolas para venda. Isto significa que no distrito de Matutuíne devido ao estado das estradas, os custos de expansão dos mercados são altos.²⁹

Uma outra implicação dos elevados custos operacionais é como foi referido no início da presente secção, a elevação dos custos de transporte suportados pelos camponeses e pelos compradores.



Fonte: Tabela 7

Como se depreende do gráfico acima, o sugerido pelo modelo de Von Thünen no presente estudo é verificado parcialmente, pois apenas 7% dos respondentes aceitou o facto dos custos de transporte estarem aliados apenas a distância em relação ao mercado, sendo que outra parte (31%) aceita esta hipótese, mas, associa o factor distância com estado das vias de acesso, ou seja, a actuação destes dois factores em simultâneo eleva os custos de transporte. Portanto, os

²⁹ Este cenário lembra o postulado teórico apresentado no capítulo 2, que diz que as infra-estruturas no seu conjunto são vitais para a redução de custos de expansão dos mercados, viabilizando as actividades económicas e elevando o bem-estar.

dados sugerem que a principal causa dos elevados custos de transporte é o estado deficitário das estradas.

Por seu turno, mantendo tudo o resto constante, altos custos de transporte têm um impacto negativo sobre os lucros do camponês, pois altos custos de transporte elevam os custos totais de produção. Por outro lado, altos custos transporte representam uma barreira para a vinda de novos compradores ao distrito (Vide anexo 5: Tabela 7). Isto significa que os custos de transportes no Distrito de Matutuíne têm criado uma situação de monopólio no distrito de Matutuíne, ou seja, de acordo com 69 camponeses entrevistados, por vezes só aparece um único comprador dos seus excedentes e em tais circunstâncias o tal comprador pede sempre uma redução do preço, alegando ter suportado altos custos transporte para chegar até a fonte dos produtos e assim os camponeses por falta de alternativas acabam aceitando porque caso não aceitem, seria o mesmo que aceitar correr o risco de assistir os seus produtos deteriorando-se por falta de compradores.

Uma implicação final dos altos custos de transporte é que estes reduzem a competitividade dos produtos comercializados pelos camponeses, pois os custos de transporte têm grande impacto sobre o custo global de produção³⁰. Esta situação no caso do distrito de Matutuíne segundo os camponeses entrevistados torna-se mais evidente em feiras que participam fora do distrito, onde os seus produtos têm se mostrado menos competitivos em relação aos dos outros produtores (Vide anexo 5: Tabela 7). Portanto, embora os dados sugiram que a principal causa dos elevados custos de transporte seja o estado das estradas e o sugerido pelo modelo de Von Thünen se verifique parcialmente, é consual (modelo de Von Thünen vs argumento que defende que o estado das estradas é que eleva os custos de transporte) que os custos de transporte têm impacto negativo na comercialização agrícola.

Em suma, pode-se dizer que o estado das vias de acesso dificulta o processo de comercialização na medida em que põe em causa a acessibilidade de muitas zonas produtoras, fazendo com que camponeses percorram longas distâncias a pé levando consigo uma parte insignificante daquilo que produzem. Por outro lado, o estado das vias dificulta o processo de

³⁰A verificação desta hipótese foi constatada anteriormente no capítulo 2, onde notou-se que Brasil produzia a um custo mais baixo em relação aos EUA, mas, como os EUA tinham uma infra-estrutura de transporte moderna e em bom estado, conseguiam ter o custo global de produção mais baixo do que o do Brasil que possuía infra-estrutura de transporte em estado precário.

comercialização agrícola por via dos custos operacionais dos veículos que por sua vez afectam os custos de transporte que devem ser suportados pelos utentes deste serviço, camponeses ou compradores, o que acaba originando uma situação de monopólio e redução da competitividade dos produtos agrícolas do distrito de Matutuíne.

5.1. Medidas tomadas pelo Governo local com vista a melhorar os índices de comercialização agrícola e resultados esperados das mesmas

De acordo com os extensionistas que assistem os camponeses do distrito de Matutuíne, como forma de melhorar os índices de comercialização agrícola no distrito, tem se organizado uma espécie de feiras a nível distrital em todas as Terças-feiras e Domingos, onde o governo distrital disponibiliza autocarro e o próprio combustível.

Por outro lado, na área de estradas estão em obra duas estradas de superfície terraplanada que tem vista ligar duas zonas produtoras com os mercados locais, sendo nomeadamente, Salamanga-Tchia-Paratane³¹ (18,4 Km) que ainda está em obra, tendo iniciado em 2009; Lihundo-Massohane (14,8 Km), em obra, mas actualmente parada, tendo também iniciado em 2009.³²

Segundo a maioria dos camponeses entrevistados a primeira medida não está a produzir efeitos desejados, ou seja, não está trazendo resultados que se esperavam, dada a escassez da procura interna, assim como de fora do distrito, sendo a principal causa desta última o péssimo estado das estradas que ligam o distrito com outros distritos ou cidade de Maputo. Ainda segundo os camponeses inquiridos, mesmo o transporte disponibilizado não é suficiente para todos eles.

A segunda medida também não é sustentável, porque a questão não é resolver apenas os problemas das estradas que permitem a integração intra-distrital, dado estar comprovado que o mercado local não absorve toda a produção programada para a venda. Seria sustentável se a construção destas estradas fosse acompanhada pelo melhoramento (dando mais ênfase a questão de pavimentação) das estradas que ligam o distrito com os outros mercados de Maputo província (Bela-Vista-Boane) ou Maputo cidade (Bela-Vista-Catembe), porque melhorando estas estradas

³¹ Liga os produtores da associação Matchia e Tchia com Salamanga.

³² Dados fornecidos Direcção distrital das Obras Públicas do distrito de Matutuíne.

teríamos um aumento significativo da procura pelos produtos do distrito de Matutuíne resultante da redução dos custos de transacção. Isto significa que haveria facilidade de os camponeses poderem escoar os seus excedentes e de vinda de novos compradores ao distrito.

CAPÍTULO V

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

6.1. Conclusões

O presente trabalho propunha-se a investigar o impacto das estradas na comercialização agrícola no distrito de Matutuíne. Para tal efeito, a pesquisa teve como ponto de partida as seguintes Hipóteses:

H1: O estado das estradas tem impacto negativo na comercialização agrícola.

H2: As estradas não tem impacto na comercialização agrícola.

No entanto, tendo em conta os resultados encontrados rejeita-se a H2, pois estes sugerem que o estado das estradas cria sazonalidade na disponibilidade de transporte, originando isolamento de muitas zonas produtoras com os mercados consumidores e tal situação se agrava em períodos chuvosos, dado que a maior parte das estradas do distrito de Matutuíne é de superfície terraplanada. Como forma de fazer face à falta de transporte os camponeses acabam usando meios alternativos (transporte a cabeça e bicicleta) no escoamento dos seus excedentes e tais meios em contrapartida não são eficientes, pois não permitem escoar boa parte do que é produzido até aos mercados. Por outro lado, o mercado local não absorve toda a produção programada para a venda numa determina campanha agrícola, numa situação em que armazenagem é também deficitária .Portanto, isto significa que muitos excedentes estragam-se em quase todas as campanhas agrícolas.

Em circunstâncias que os camponeses conseguem um carro para escoar a sua produção, devido aos altos custos de transporte resultantes do estado de conservação das vias de acesso, os lucros tendem a reduzir. Para além dos lucros, os custos de transporte reduzem a competitividade dos produtos dos camponeses do distrito de Matutuíne face aos produtos dos camponeses de outras zonas com estradas em bom estado.

Os resultados da pesquisa mostram também que o estado das estradas do distrito de Matutuíne, origina situações de monopsónio no processo de comercialização agrícola, pois devido aos altos custos de transporte poucos compradores vão ao distrito para fazer a aquisição dos excedentes. Assim, em situações em que existe único comprador os camponeses perdem o

poder de negociação do preço, aceitando preços baixos, dado que nestas circunstâncias os compradores procuram sempre pressionar a redução do preço, alegando que os custos de transporte que se suportam até a fonte dos produtos foram altos.

Contudo, por via dos mecanismos acima descritos, aceita-se a H1 de que o estado das estradas do distrito de Matutuíne tem impacto negativo na comercialização agrícola. Há que realçar que existem outros factores que afectam a comercialização agrícola, mas, o modelo de análise do presente estudo considerou apenas as estradas, mantendo constante os diversos factores.

6.2. Recomendações

Como forma de promover e aumentar a produção e comercialização agrícola no distrito de Matutuíne, tendo em conta os resultados obtidos, o presente trabalho recomenda o seguinte:

- Que sejam melhoradas as estradas existentes e construídas mais estradas que interligam os diversos centros produtores com os mercados consumidores, ou seja, construir e fazer manutenção das estradas que ligam as machambas dos camponeses com os mercados os principais mercados;
- Introduzir técnicas modernas de conservação dos produtos agrícolas e torná-las acessíveis a todos os camponeses, para evitar que os produtos se estraguem em períodos em que a disponibilidade de transporte é fraca.
- Criar incentivos para a existência de agro-indústrias no distrito de Matutuíne, que usem como matéria prima os produtos produzidos pelos camponeses do distrito de Matutuíne.

6.3. Limitações da Pesquisa

Dificuldade de obter informação sobre a comercialização agrícola no distrito, pelo facto de o sector não dispor de dados que ilustrem a dinâmica da comercialização no distrito em termos de quantidades compradas e vendidas, principais mercados e preços praticados entre outros indicadores por falta de uma base de dados.

Um outro aspecto que limitou a pesquisa, é o estado deficitário das vias de acesso do distrito de Matutuíne, facto dificultou a recolha de dados durante a pesquisa, ou seja, este factor impossibilitou a inclusão de mais associações na amostra.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, Geraldo Santana de Camargo (2007). *Economia da comercialização agrícola*. Departamento de Estudos de Economia, Administração e Sociologia-Les Centro de Estudos avançados em Economia Aplicada. Universidade São Paulo-USP e Escola Superior de Agricultura “Luís de Queiroz”- ESALQ.

BENITEZ, Rogério Martin (1999). *A infra-estrutura, sua relação com a produtividade total dos factores e seu reflexo sobre o produto regional*. Planeamento e Políticas Públicas.

CASTEL-BRANCO, Carlos Nuno (2005). *Infra-estrutura, Tecnologia e Desenvolvimento, e o Papel do Futuro Graduado*. Aula Inaugural do ano lectivo de 2005 no Instituto Superior de Transportes e Comunicações (ISUTC), Abril de 2005.

DE OLIVEIRA, Henrique Campos (2009). *A Relação da Infra-estrutura de Transporte da Região Litoral Sul da Bahia com o Comércio Internacional e o Desenvolvimento Económico Regional*. Universidade Salvador – UNIFACS.

DE OLIVEIRA, Henrique Campos e DA SILVA, Mónica (sd). *A Infra-Estrutura de Transporte Rodoviário na Transferência da Base de Produtos Para Exportação na Região Litoral Sul da Bahia*. Universidade Salvador-UNIFACS. Disponível em: <http://www.revistas.unifacs.br/index.php/sepa/article/viewPDFInterstitial/311/259>, Acessado em: 17/09/09.

DFID (2005). *Growth and Poverty reduction: the role of agriculture*.

Dicionário de Língua Portuguesa, 6ª edição, Porto Editora.

FDC (2006). *Análise Situacional do Distrito de Matutuíne*. Maputo: Kula, Estudos e Pesquisas Aplicadas, Outubro de 2006.

GIL, António Carlos (1999). *Métodos e Técnicas de pesquisa Social*. 5ª edição. São Paulo: Atlas.

GMD (2004). *Redução da Pobreza em Moçambique: Monitoria e Avaliação do PARPA na Área de Infra-estruturas (estradas, energia e água)*. Maputo.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE (2006)- *Estratégia da Comercialização Agrícola para 2006-2009 (ECAII)*. Conselho de Ministros, 11ª Sessão Ordinária. Maio de 2006.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE (2001)-*Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta, 2001-2005 (PARPAI)*. Abril de 2001.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE (2006)-*Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta, 2005-2009 (PARPAII)*. Maputo, Março de 2006.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE (2008)- *Plano Económico e Social para 2009 (PES)*. Maputo, Dezembro de 2008.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE)- *Anuários Estatísticos de Maputo Província (2004, 2005, 2006)*.

MARTINS, Ricardo S. *et al.* (2005). *Decisões Estratégicas na Logística do Agronegócio: Compensação de Custos Transporte-Armazenagem para a Soja no Estado do Paraná, RAC*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO ESTATAL (2005). *Perfil do Distrito de Matutuíne- Província de Maputo, série de perfis distritais*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA (1990). *Processo de Reformas do Mercado Agrícola em Moçambique: Progressos Alcançados Relatório Preliminar Nº1P*. Outubro de 1990.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA (1993). *Campanha de Comercialização Agrícola 1992/1993 sobre as previsões das quantidades a comercializar. Problemas que se levantam e as medidas necessárias. Produção do Sector Familiar*. DEPTo. Mercados e Preços/Estatística. Maputo.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO (2004). *Planificação e Concepção dos Mercados Rurais*. Direcção Nacional do Comércio. Guia Técnico de Mercado Agrícola. Maputo: Maio de 2006.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO (2006). *Comercialização de hortícolas*. Maputo: Março de 2006.

NOGUEIRA, M. Chalella *et al* (sd). *Impacto da logística na competitividade agrícola do Mato Grosso*.

PENHA, Alexandre (sd). *A localização das EBTS frente às teorias tradicionais de localização e modelos de aglomeração nos anos 80*. Universidade Federal Juiz de Fora, in Centro de Pesquisas Estratégicas Paulino Soares de Sousa.

República de Moçambique (sd). *Estratégia de Moçambique para o processo de integração regional na SADC*.

SANTANA, José Ricardo *et al*. (2008). *Sectores de infra-estrutura: importância económica e problema informacional na sua regulação*. Vol. 10, n. 1, Abr. 2008.

SIMA (2002). *Expectativas dos Comerciantes Rurais de Pequena Escala no Norte e Centro de Moçambique*. MADER-Direcção de Economia. Maio de 2002

Website

www.scribd.com>...>Essays & Theses. Acessado em: 11/01/2010, O impacto do sector de transportes e Comunicações em Moçambique.

I ANEXOS

Anexo 1-Tabela 4: Rede de Estradas na Província de Maputo e no País, 2004, 2005, 2006

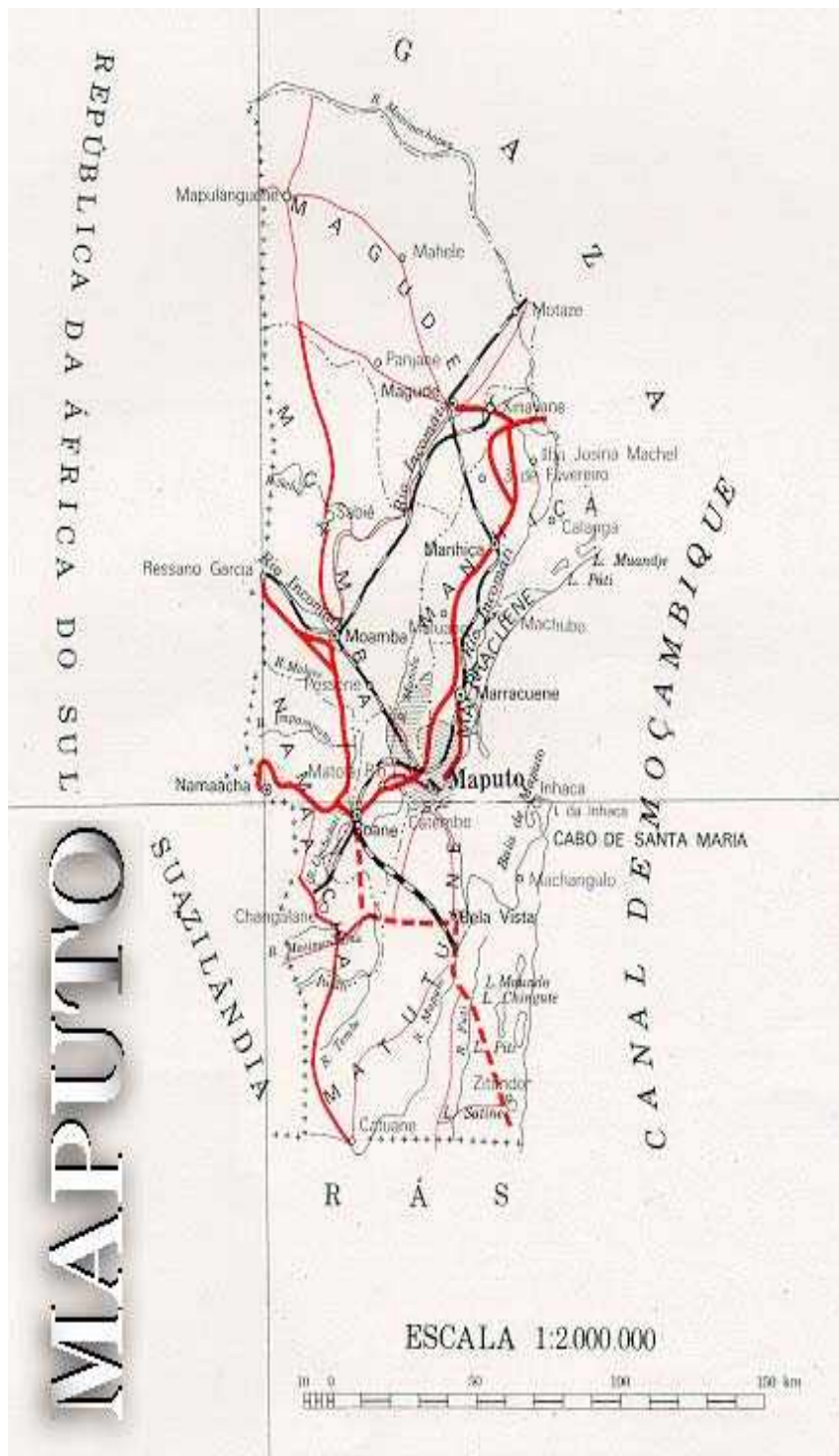
Ano	2004		2005		2006	
Rede de Estradas	Província	País	Província	País	Província	País
	Extensão (Km)	Extensão (Km)	Extensão (Km)	Extensão (Km)	Extensão (Km)	Extensão (Km)
Total de Estradas	1539	28463	1759	34331	1212	34331
Estradas Classificadas	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1-Por Rede de Estradas	1472	25339	1596	29341	1049	29341
1.1 Principais	440	4275	323	5870	323	5870
1.2 Secundárias	390	7880	169	4792	169	4792
1.3 Terciárias	642	13184	557	12136	557	12136
1.4 Vicinais	547	6543	547	6543
2-Por tipo de Superfície	1539	28463	1758	34332	1759	34332
2.1 Revestidas	414	5269	475	5324	476	5324
2.2 Terraplanada	400	7561	373	7875	373	7578
2.3 Terra Natural	725	15633	910	21430	910	21430
Estradas não Classificadas	67	3124	163	4990	163	4990

Fonte: Adaptada do Anuário Estatístico, 2004, 2005, 2006

Anexo 2- Tabela 5: Camponeses entrevistados, Matutuine-2010

ASSOCIAÇÃO	NÚMERO DE ASSOCIADOS	Localização
Makassane	39	Salamanga
Tinonganine	18	Tinonganine
Matchia	7	Matchia
Tchia	5	Tchia
Total	69

Anexo 3- Figura 1: Mapa da Província de Maputo
LOCALIZAÇÃO DO DISTRITO DE MATUTUÍNE



Fonte: Ministério da Administração Estatal (2005)

Anexo 4-Tabela 6: Principais culturas produzidas e comercializadas no distrito de Matutuíne, 2010

CULTURAS	Camponeses N=69
Arroz	47
Milho	44
Cebola	37
Batata Reno	18
Batata-doce	40
Repolho	5
Mandioca	35

Anexo 5- Tabela 7: Resumo das respostas dadas pelos camponeses entrevistados, Matutuíne-2010

Estado das vias	BOM (1)	0
	PÉSSIMO (2)	69
Disponibilidade de transporte	Sim (1)	7
	Não (2)	62
Factores que oneram o custo de transporte	Estado deficitário das Estradas	43
	Distância do Mercado	5
	Estado deficitário das Estradas e Distancia do Mercado	21
Factores que condicionam a comercialização agrícola	Infra-estruturas de transporte disponível (física e serviços)	(4) 69
	Acesso a insumos	(3) 57
	Crédito	(4) 63
	Armazenagem deficitária	(4) 69
	Acesso a informação	-
Impacto dos custos de transporte na comercialização	Preços	(4) 63
	Reduz o excedente do produtor e criam barreiras para a vinda de novos compradores	69
	Meios Alternativos	
	Carro pessoal	0
Carro Alugado	58	
Uso bicicleta	7	
Carrego na cabeça	69	
Consegue escoar todos excedentes	Na bicicleta:	Sim=0 Não=7
	Na cabeça:	Sim=0 Não=69
Nível de procura no mercado local	Forte	0
	Fraco	69
Locais alternativos para a venda	Cidade de Maputo	65
	Boane	52
Já vendeu em feiras?	SIM (1)	69
	NÃO (2)	0
Competitividade em feiras	Os produtos são menos competitivos devido aos elevados custos de transporte	69
	Os produtos são menos competitivos devido a sua baixa qualidade	0
	Os produtos são mais competitivos quer em termos do preço, assim como da qualidade	0

Legenda: **1-Sem importância; 2-Pouco Importante; 3-Importante; 4-Muito Importante**

Anexo 6- Guião de Entrevista aos Camponeses

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE ECONOMIA

LICENCIATURA EM ECONOMIA

1. O que acha do estado das estradas usadas no escoamento dos excedentes agrícolas do distrito de Matutuíne? (Coloque um Tick)

Bom (1) Pésimo (2)

2. O estado das estradas permite que haja disponibilidade de transporte para escoar excedentes de produção? (Coloque um Tick)

SIM (1) NÃO (2)

3. Se respondeu NÃO, como escoar os seus excedentes? (Coloque um Tick)

a) Carro ()

b) Bicicleta ()

E) Outros (especificar) () _____

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

4. Com que frequência usa o(s) meio(s) que seleccionou em 3? (Coloque um Tick) Legenda: 1- **Quase sempre; 2- Muitas vezes; 3-Raras vezes; 4-Praticamente nunca.**

a) Carro ()

b) bicicleta ()

c) Outros (especificar) () _____

5. Caso não use carro, será que com os outros meios acima indicados consegue escoar todos os excedentes programados para a venda numa determinada campanha agrícola? (Coloque um Tick)

SIM (1) NÃO (2)

6. Como é feita a armazenagem? _____

7. O que acontece com os excedentes que não consegue vender? _____

8. Na sua opinião, o que mais onera a composição dos custos de Transporte? (Coloque um Tick) Legenda: **1-Sem importância; 2-Pouco Importante; 3-Importante; 4-Muito Importante**

- a) Estado das estradas ()
- b) Peso da carga ()
- c) Distância em relação ao mercado consumidor ()
- d) Distância em relação ao fornecedor de insumos ()

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

9. Qual acha que seja o impacto dos custos de transporte na comercialização agrícola? Legenda: **1-Concordo firmemente, 2-Tendo a concordar, 3- Tendo a discordar, 4-Discordo firmemente**

- a) Reduz o excedente do produtor ()
- b) Reduz o estímulo para a vinda de novos compradores no distrito ()
- c) Outros (especificar) _____

d) Nenhum ()

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

10. Será que o mercado local consegue absorver toda produção programada para a comercialização numa determinada campanha agrícola? (Coloque um Tick)

SIM (1) NÃO (2)

11. Se respondeu NÃO, em que mercados alternativos tem comercializado os seus excedentes e com que frequência? _____

12. Já comercializou os seus produtos em feiras? (Coloque um Tick)

SIM (1) NÃO (2)

13. Se respondeu SIM, onde? _____

14. Nas feiras que já participou fora do distrito, o que constatou quanto à competitividade dos seus produtos face aos dos concorrentes?

- a) Os meus produtos são menos competitivos devido aos elevados custos de transporte ()
- b) Os meus produtos são menos competitivos devido a sua baixa qualidade ()
- c) Os meus produtos são mais competitivos quer em termos do preço, assim como da qualidade ()

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

15. Selecciona abaixo os factores que condicionam o processo de produção e comercialização agrícola de acordo com o grau de importância? (Coloque um Tick) Legenda: **1-Sem importância, 2-Pouco Importante, 3-Importante, 4-Muito Importante**

- a) Infra-estruturas de transporte disponível (física e serviços) ()
- b) Acesso a insumos ()
- c) Crédito ()
- d) Armazenagem deficitária ()
- e) Acesso a informação ()
- f) Preços ()

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

16. Comentários: _____

Anexo 7- Guião de Entrevista ao Serviço Distrital das Actividades Económicas de Matutuíne

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE ECONOMIA

LICENCIATURA EM ECONOMIA

1. O que acha do estado das estradas usadas no escoamento dos excedentes agrícolas do distrito de Matutuíne? (Coloque um Tick)

Bom (1) Pésimo (2)

2. O estado das estradas permite que haja disponibilidade de transporte para escoar excedentes de produção? (Coloque um Tick)

SIM (1) NÃO (2)

3. Se respondeu não como é que os camponeses escoam os seus excedentes? _____

4. Selecciona abaixo os factores que influenciam o processo de produção e comercialização agrícola de acordo com o grau de importância? (Coloque um Tick); Legenda: **1-Sem importância, 2-Pouco Importante, 3-Importante, 4-Muito Importante**

a) Infra-estruturas de transporte disponível (física e serviços) ()

b) Acesso a insumos ()

c) Crédito ()

d) Armazenagem deficitária ()

e) Acesso a informação ()

f) Preços ()

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

5. O que mais onera a composição dos custos de Transporte? (Coloque um Tick)

a) Estado das estradas ()

b) Peso da carga ()

c) Distância em relação ao mercado consumidor ()

d) Distância em relação ao fornecedor de insumos ()

NB: Nesta pergunta, o respondente pode seleccionar mais de um item.

6. Onde é que os camponeses vendem os seus excedentes? _____

7. Onde estes ganham mais? Porquê? _____

8. Será que os custos de transporte afectam os índices de comercialização agrícola no distrito de Matutuíne? (Coloque um Tick)

SIM (1) NÃO (2)

9. Que vantagens trazem as feiras aos camponeses? _____

10. O que está sendo feito a nível do distrito para resolver os problemas ligados a comercialização agrícola? _____

11. Poderia fornecer-me dados sobre as quantidades produzidas e comercializadas?

Ano	Quantidades Produzidas	Quantidades Comercializadas

12. Comentários: _____

Anexo 8- Guião de Entrevista à direcção distrital das obras Públicas

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE ECONOMIA

LICENCIATURA EM ECONOMIA

1. Pode me disponibilizar a lista das principais estradas que ligam as zonas com potencial agrícola com a vila de Bela-Vista e sua classificação?

SIM (1) NÃO (2)

2. Qual é o estado das estradas que ligam o distrito com Catembe e outros e distritos? _____

3. Existe algum projecto para a pavimentação das estradas que ligam as zonas produtoras e para as que ligam o distrito de Matutuíne com outros distritos?

SIM (1) NÃO (2)

4. Se respondeu SIM, para que vias? _____

5. Existe alguma obra em curso para a abertura de estradas para as zonas com potencial agrícola?

SIM (1) NÃO (2)

6. Se respondeu SIM, qual? _____

7. Comentários: _____
